SUPLEMENTO ECONOMICO DE PAGINA/12 2 DE JULIO DE 2000 - AÑO 11 - N°533

CASH

ADELANTO DEL NUEVO PLAN PARA LOS PEAJES

La primera reformulación de una privatización por parte del Gobierno. Más peajes, relicitación de los actuales corredores, más rutas con casillas, promesas de más inversiones y puja por las tarifas



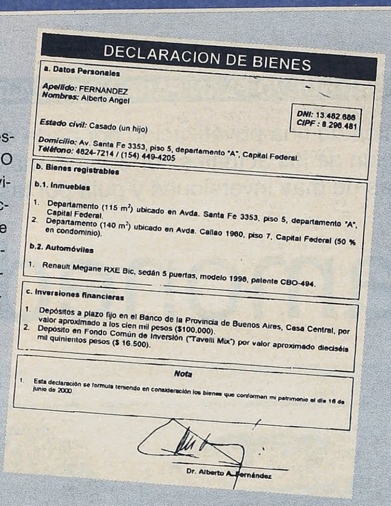
- Habrá peajes en rutas que no los tenían.
- Nuevas condiciones en los corredores en los cuales ya existen.
- Las tarifas no serán más elevadas que las actuales.
- No se prevé, necesariamente, una baja en el costo del peaje.
- El concurso por manejar las rutas será por 25 años.
- Diferencias entre los ministerios de Economía e Infraestructura, y entre el titular de esa última cartera y su secretario de Obras Públicas.
- El Plan de Peaje está en línea con lo que quieren las actuales adjudicatarias, grupo que reúne a las grandes empresas como Techint, Sideco y Roggio.



Image Bank

Sumacero

el Dato



DECLARACION DE BIENES

a. Datos Personales

Apellido: FERNANDEZ
Nombres: Alberto Angel

DNI: 13.482.686
CIPF : 8.296.481

Estado civil: Casado (un hijo)

Domicilio: Av. Santa Fe 3353, piso 5, departamento "A", Capital Federal.
Teléfono: 4824-7214 / (154) 449-4205

b. Bienes registrables

b.1. Inmuebles

1. Departamento (115 m²) ubicado en Avda. Santa Fe 3353, piso 5, departamento "A", Capital Federal.
2. Departamento (140 m²) ubicado en Avda. Callao 1960, piso 7, Capital Federal (50 % en condominio).

b.2. Automóviles

1. Renault Megane RXE Bic, sedán 5 puertas, modelo 1998, patente CBO-494.

c. Inversiones financieras

1. Depósitos a plazo fijo en el Banco de la Provincia de Buenos Aires, Casa Central, por valor aproximado a los cien mil pesos ($100.000).
2. Depósito en Fondo Común de Inversión ("Tavelli Mix") por valor aproximado dieciséis mil quinientos pesos ($ 16.500).

Nota

1. Esta declaración se formula teniendo en consideración los bienes que conforman mi patrimonio al día 16 de junio de 2000.

Dr. Alberto A. Fernández

Alberto Angel Fernández se desempeñó desde 1995 en lo que hoy es el Grupo BAPRO SA, donde hasta el 1º de julio ocupó la vicepresidencia ejecutiva. En las últimas elecciones porteñas resultó electo diputado de la Ciudad y, para asumir sus nuevas responsabilidades, envió una carta de renuncia al presidente del BAPRO, Ricardo Gutiérrez. Hasta aquí todo sigue el curso normal, la diferencia es que en dicha renuncia, tras las explicaciones y agradecimientos de rigor, Fernández adjunta su declaración jurada de bienes (ver facsímil) tras cinco años de gestión, una conducta poco habitual y relegada a la obligación de la sola conciencia republicana.

el Libro

MAS ALLA DE LA FABRICA
Daniel Oscar Dicósimo
Ed. La Colmena y Universidad del Centro de la Provincia de Buenos Aires



Los protagonistas de este libro son los trabajadores metalúrgicos. Sus prácticas sociales contra la racionalización y el disciplinamiento del trabajo tras el golpe de 1955 constituyeron un significativo aspecto del conflicto en el ámbito laboral y en las calles durante el período conocido como resistencia peronista. Este estudio trata de desentrañar qué tuvo de específico dicho proceso no en los grandes centros industriales, sino en un área urbana como la de Tandil, en el sudeste de la provincia de Buenos Aires y cuyos contornos no se distinguen claramente de su hinterland rural. Esta mirada aporta información sobre un período histórico poco investigado y lo hace desde una perspectiva original, como es la de las seccionales de los grandes sindicatos y las fábricas y talleres del interior del país.

EL CHISTE

Un conocido gurú de la city tiene una herradura en la puerta de su oficina. Cuando se le preguntó por qué, respondió que se trataba de un amuleto de la suerte para acertar en los pronósticos. "¿Pero usted cree en esas supersticiones?", le preguntó un periodista. "Por supuesto que no", respondió. "Y entonces ¿por qué la tiene?". "Porque funciona tanto si se cree en ella como si no", concluyó.

EL ACERTIJO

Hay tres cajas, una contiene tornillos, otra tuercas y la otra clavos. Quien puso las etiquetas de sus contenidos se confundió y no acertó con ninguna. Abriendo una sola caja y sacando una sola pieza, **¿cómo se consigue poner a cada caja la etiqueta correcta?**

Respuesta: Se toma una pieza de una de las cajas y se saca, por ejemplo, un clavo. La segunda caja tiene la etiqueta "tuercas", pero no las contiene, pues quien puso las etiquetas "no acertó con ninguna", entonces la segunda caja tiene tornillos y la tercera, por descarte, tuercas.

Empresas

Aguas Argentinas comenzó el llenado de los 7,8 kilómetros del primer tramo del Río Subterráneo de 15,3 kilómetros que actualmente construye. Esta primera sección se extiende hasta la estación elevadora del partido de Tres de Febrero. El conducto de 3,5 metros de diámetro llevará agua potable a 1,4 millón de habitantes del Gran Buenos Aires. La obra, cuya extensión total será de 15,3 kilómetros, habrá demandado a su finalización una inversión de 300 millones de dólares.

¿Cuál es



El extrovertido reemplazante de **Armando Gostanian** al frente de Casa de la Moneda, Nelson López del Carril, no ahorró "elogios" contra la gestión de su antecesor. Convocado por la Comisión de Finanzas de Diputados para explicar el estado de la deuda que La Rioja mantiene con la institución que preside, consideró que la refinanciación obtenida por Gostanian era un acuerdo "canallesco", "ridículo" y "pésimo". La deuda de la patria chica del ex presidente Menem se originó cuando en 1991 el recordado "Gordo Bolú" ordenó el traspaso de 8 millones de dólares depositados en el Banco Nación al ex banco provincial, justo tres días antes de su cierre. El acuerdo para la devolución, alcanzado recién en 1998, consiste en el pago de un saldo de 2,8 millones mediante pagos mensuales de 28 mil pesos para una deuda que en realidad hoy supera los trece millones de pesos. Según López del Carril, Gostanian le habría confesado en relación al traslado de fondos a La Rioja que se trataba de cosas "que los políticos a veces deben hacer".

Ranking

La española Repsol YPF lidera la nómina de las inversiones europeas realizadas en Argentina en los últimos dos años. Así lo afirma un reciente estudio de la Comisión Europea, que también consigna que la madre patria es el principal inversor del viejo continente en el Mercosur, donde sumó activos por casi 18.000 millones de dólares.

Principales inversiones europeas en Argentina
–1998 y 1999, en millones de dólares–

Compañía	Origen	Sector	Inversiones
Repsol	España	petróleo	14.000
Telefónica	España	telecom.	640
Volkswagen	Alemania	automóvil	480
Royal Ahold	Holanda	hipermercados	368
Warsteiner	Alemania	bebidas	315
Generali	Italia	seguros	300
Argentaria	España	seguros	280
Casino	Francia	hipermercados	203
Daimler Benz	Alemania	automóvil	100

Fuente: Comisión Europea.

PRODUCCION CLAUDIO SCALETTA

Tragamonedas

POR CLEDIS CANDELARESI

Peajes en rutas que no los tenían, y nuevas condiciones en los corredores en los cuales ya existen a partir de una nueva licitación. En uno y en otro caso el valor por pasar por las casillas no será más elevado que el actual, que ya de por sí es altísimo. Pero no se prevé, necesariamente, una baja en el costo del peaje. Estos son los principales lineamientos del plan, al que tuvo acceso **Cash**, para la primera privatización que Fernando de la Rúa reformulará íntegramente. El Gobierno convocará a una nueva licitación en los próximos meses de las rutas nacionales concesionadas bajo el sistema de peaje con la intención de extender las casillas a caminos que hoy no las tienen. Y también llamará a concurso para el manejo por 25 años de los corredores que ya cobran peaje, definiendo el ganador por el criterio de la menor tarifa, que no necesariamente será más baja que la actual. El dilema oficial fue cómo garantizar un buen nivel de inversiones evitando, al mismo tiempo, un tarifazo. Semejante desafío produjo una confrontación de criterios entre los ministerios de Economía e Infraestructura y, a su vez, entre el titular de esa última cartera y su subordinado directo en el tema. Esa disputa, que en los últimos meses se mantuvo en reserva, parece haberse zanjado con un proyecto que otorga un lugar de privilegio a las actuales adjudicatarias, grupo que reúne a las grandes empresas como Techint, Sideco y Roggio.

Este plan del Gobierno probará la benevolencia de De la Rúa hacia los adjudicatarios de privatizaciones, los mismos que meses atrás miraban a la Alianza con recelo. Al igual que en la renegociación de los contratos de trenes urbanos –en la cual el Gobierno admitirá aumentos periódicos en el boleto para garantizar inversiones–, también en el caso de las rutas está dispuesto a admitir una tarifa tal vez impolítica, pero útil para costear un programa de obras que empuje la anhelada reactivación.

> **Licitación:** Las actuales concesionarias podrán igualar la oferta ganadora y así quedarse con un negocio cuya extensión geográfica será mayor a la actual.

Rafael Yohai

Secretario Máximo Fioravanti.

Formalmente el ministro de Infraestructura, Nicolás Gallo, es quien debe resolver sobre el futuro de las concesiones por peajes. Sin embargo, el tema también involucra a José Luis Machinea, corresponsable de la política tarifaria y quien, en definitiva, libera los fondos para transferir el subsidio que los actuales contratos fija-

CUALES SON LOS RECLAMOS DE LOS

Poner barreras a las

Para las empresas que actualmente operan las rutas nacionales el panorama es bastante promisorio. Si bien el plan oficial plasma criterios menos concesivos de los que inspiró la privatización en 1990, ofrece a las constructoras la posibilidad de continuar en un negocio que hoy permite recaudar en conjunto cerca de 400 millones de pesos por año. Pero aún falta para que las concesionarias decidan celebrar con champagne. Antes, el Gobierno debería garantizarles que en la futura licitación bloqueará de algún modo la temida competencia de constructoras extranjeras.

La felicidad privada tampoco es completa porque aún persiste la incógnita acerca de cómo se resolverá el pleito que abrieron contra el Estado y que el gobierno anterior intentó resolver mediante una renegociación finalmente abortada. Los empresarios –grupo Macri, Roggio, Techint, Supercemento, Dycasa– reclaman una compensación por subsidio impago y porque no se les permitió aplicar todos los ajustes anuales que hubieran correspondido por contrato (equivalentes al 80 por ciento de la tasa Libo).

Con los meses, este paquete en discusión crece en número de exigencias y en monto. Ahora, los adjudicatarios también demandan un resarcimiento por los descuentos en el peaje que el Gobierno otorgó a los transportistas para que levanten medidas de fuerza, y que les habría provocado una pérdida de ingresos supuestamente no compensada.

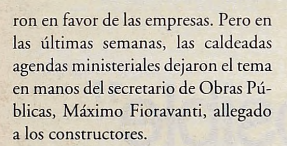
> **Registros:** "El órgano de control no tiene registros que permitan saber a ciencia cierta cuánto invirtieron los concesionarios", denunció el secretario Máximo Fioravanti.

Por todo, los empresarios hoy ya exigen 350 millones de pesos, contra los 180 millones demandados en el primer momento. Aquel monto –no admitido por ningún organismo de contralor público– surge como exagerado a simple vista y parece más una carta de negociación que una exigencia real.

Pero al margen de cómo se resuel-

Casilla por casilla

- Volver a licitar a fin de año los corredores, extendiendo el peaje a rutas que no lo tienen.
- Ganará quien proponga cobrar la menor tarifa.
- El precio del peaje se ajustaría según el costo del cemento.
- El Estado detallará plan de inversiones.
- La concesión sería por un total de 25 años, dividido en tres períodos prorrogables.
- No habrá más subsidio y el futuro adjudicatario deberá hacerse cargo de la deuda que el Estado tiene con los actuales.
- Las concesionarias actuales podrán igualar la mejor oferta y quedarse con el corredor concursado.



Sandra Cartasso



En la futura licitación será el Estado quien defina, previamente, el plan de obras a ejecutar sobre la base de calcular el tránsito previsto.

ron en favor de las empresas. Pero en las últimas semanas, las caldeadas agendas ministeriales dejaron el tema en manos del secretario de Obras Públicas, Máximo Fioravanti, allegado a los constructores.

Este colaborador de Gallo aprovechó esta delegación para que sus ideas ganaran más adeptos que los que acumulaba su propio jefe. Gallo pensaba volver a licitar las rutas sobre la base de tarifas fijas, y hasta evaluó la posibilidad de estatizar la recaudación. Claro que difícilmente una u otra alternativa podrían sobrevivir el previsible lobby de las grandes constructoras locales, que operan el grueso de las rutas.

Como titular de la Cámara Argentina de Consultores, Fioravanti participó en la redacción del Programa Nacional de Infraestructura que la Cámara Argentina de la Construcción (CAC) elevó al Gobierno, y éste retocó apenas, antes de presentarlo como un multimillonario plan a ejecutar en los próximos años. Familiarizado con las expectativas empresarias, el secretario de Obras Públicas trabaja ahora sobre la propuesta oficial de volver a licitar las rutas a fin de año, aunque los actuales contratos expiran recién en el 2003.

Las concesionarias podrán participar de esa proyectada licitación y, si se avienen a que su contrato caiga antes, serán premiadas con una "preferencia": tendrán chance de igualar la oferta ganadora y, de ese modo, quedarse con un negocio cuya extensión geográfica será mayor a la actual.

La relación con las actuales adjudicatarias está lejos de ser idílica (ver aparte). Pero en Infraestructura afirman que es muy difícil sostener el sistema de peaje y, al mismo tiempo, marginar a las empresas locales mejor posicionadas para explotar el doble negocio de construir caminos y administrar las cabinas de cobro.

Quizá porque es interlocutor frecuente de muchas figuras de las empresas constructoras como Aldo Roggio y Eduardo Baglietto, vicepresidente de Techint, Fioravanti sabe que como funcionario debe tomar algunos recaudos. En las privatizaciones diseñadas por Roberto Dromi, las adjudicatarias "inflaron" sus proyecciones de tránsito. El secretario de Obras Públicas presume que, de ese modo,

> **Tarifa:** La discusión que más sensibilizó los ánimos oficiales estuvo referida a la futura tarifa, que ahora roza el promedio de 1,75 dólar cada 100 km.

las empresas habrían sobreestimado ingresos. Así dispusieron de un instrumento para arrancarle prerrogativas al Gobierno, argumentando que su negocio era menos próspero que lo que habían previsto en el momento de hacer su oferta.

En la futura licitación, será el Estado el que defina, previamente, el plan de obras a ejecutar sobre la base de calcular el tránsito previsto, justamente, para evitar que se repita esa maniobra.

Sin embargo, una de las discusiones que más sensibilizó los ánimos oficiales estuvo referida a la futura tarifa, que ahora roza el promedio de 1,75 dólar cada 100 kilómetros. Gallo aspiraba a licitar con precio fijo para todo el período de concesión. Pero como esa estrategia formaba parte de un esquema desechado (ver aparte), el Gobierno se contentaría con aplicar una fórmula de ajuste menos gravosa que la actual.

Las tarifas de peaje se ajustan anualmente por el equivalente al 80 por ciento de la tasa Libo, que en los últimos años se ubicó por encima de la evolución de los precios internos. Según el plan, el Gobierno llamaría a concurso con una tarifa tope, posiblemente similar a la actual, que después iría aumentando tanto como lo haga el precio del cemento, insumo básico en las obras a realizar. "Los ajustes serían del 2 o 3 por ciento anual", calcula Fioravanti, quien, a diferencia de su ministro, tiene oficinas en Economía.

Por el cuarto piso del Palacio de Comunicaciones, donde Gallo tiene su despacho, también se evaluó la idea de constituir un fondo especial para financiar obras ruteras, que en gran medida se nutriría con créditos internacionales que hoy están disponibles. Pero la negativa de Economía fue terminante. A través de su secretario de Hacienda, Mario Vicens, el Palacio de Hacienda advirtió que no es posible aumentar la deuda externa, aunque sea por el loable fin de hacer obra pública. C

- Peajes en rutas que no los tenían.
- Nuevas condiciones en los corredores en los cuales ya existen.
- En uno y en otro caso el valor por pasar por las casillas no será más elevado que el actual, que ya de por sí es altísimo.
- No se prevé, necesariamente, una baja en el costo del peaje.
- El concurso por manejar las rutas será por 25 años.
- Los peajes serán la primera reformulación de una privatización que realizará el Gobierno.
- Diferencias entre los ministerios de Economía e Infraestructura, y entre el titular de esa última cartera y su secretario de Obras Públicas.
- El Plan de Peaje está en línea con lo que quieren las actuales adjudicatarias, grupo que reúne a las grandes empresas como Techint, Sideco y Roggio.

GRUPOS LOCALES

extranjeras

va esta partida, las empresas tienen varios tantos ganados porque el Gobierno parece no poner mucho énfasis en las inversiones incumplidas. "El órgano de control –dependencia interna de la Dirección Nacional de Vialidad– no tiene registros que permitan saber a ciencia cierta cuánto invirtieron los concesionarios", denunció a **Cash** el secretario de Obras Públicas, Máximo Fioravanti.

Ahora, el mayor desvelo de los constructores es la posibilidad cierta de permanecer en el negocio, para lo cual reclaman al Estado una especie de "compre local", que dé a las firmas argentinas prioridad por sobre cualquier otra empresa extranjera. El principal temor son las grandes competidoras brasileñas, cuya capacidad ociosa podría empujarlas hacia el atractivo negocio de las cabinas argentinas.

Aunque con distintas ópticas, la idea de dar preeminencia al capital nacional es bien vista tanto por el ministro de Infraestructura, Nicolás Gallo, como por la secretaria de Industria, Débora Giorgi. Así, el anhelo de los grupos locales tiene muchas posibilidades de ser satisfecho. C

EL PROYECTO DE NICOLAS GALLO QUE QUEDO EN LA NADA

La recaudación para el Estado

Cuando, semanas atrás, las controvertidas situaciones de Aerolíneas Argentinas y el Correo comenzaron a transformarse en una bomba de tiempo, Nicolás Gallo acariciaba la idea de repetir con los peajes nacionales su exitosa gestión en AUSA, que desde 1997 recuperó para el Gobierno de la ciudad 17 kilómetros de autopista urbana. "Es superavitaria y tiene menos personal que cualquier otro acceso a Buenos Aires", se jactan. Pero el funcionario que acompañó al Presidente también en el Gobierno de la ciudad despertó pronto de su sueño. "Nos complicaría con el Fondo Monetario", escuchó desde Economía.

Gallo analizó la alternativa de transformar las actuales concesiones de rutas nacionales en contratos de simple "gerenciamiento". Las empresas privadas percibirían un canon por administrar las rutas, cobrando el peaje y contratando las obras de mantenimiento. Pero, a diferencia del sistema actual, en el que son propietarias de la recaudación, ésta iría íntegra a un fondo fiduciario que el Gobierno utilizaría para inversiones tanto en aquellas rutas

DyN



Ministro Nicolás Gallo.

que tienen casillas como en las que no.

Se trataba, en definitiva, de una forma de estatización. Pero, justamente por ello, los movimientos de esa caja –como de las cuentas públicas en general– deberían quedar bajo la lupa del FMI. Y, según advirtieron los funcionarios de Economía, el organismo internacional seguramente cuestionaría al Gobierno esa estrategia.

El mismo planteo escuchó más de una vez el propio Gallo en boca de Mario Vicens, cuando quiso echar mano de algunos préstamos otorgados por el BID y el Banco Mundial para obra pública. "Preferimos pagar la penalidad (una comisión por no utilizar los préstamos otorgados) antes de endeudarnos más", fue lo que le dijo el secretario de Hacienda. Con esa objeción, la idea en la que se trabajaba a toda máquina quedó abortada.

No fue la única alternativa desechada.

El esquema preferido por Gallo consistía en licitar nuevamente las rutas con una tarifa fija, establecida por el Estado, y adjudicándole las rutas a quien ofreciera explotar el negocio por menos tiempo. También en este esquema las actuales concesionarias tendrían una preferencia.

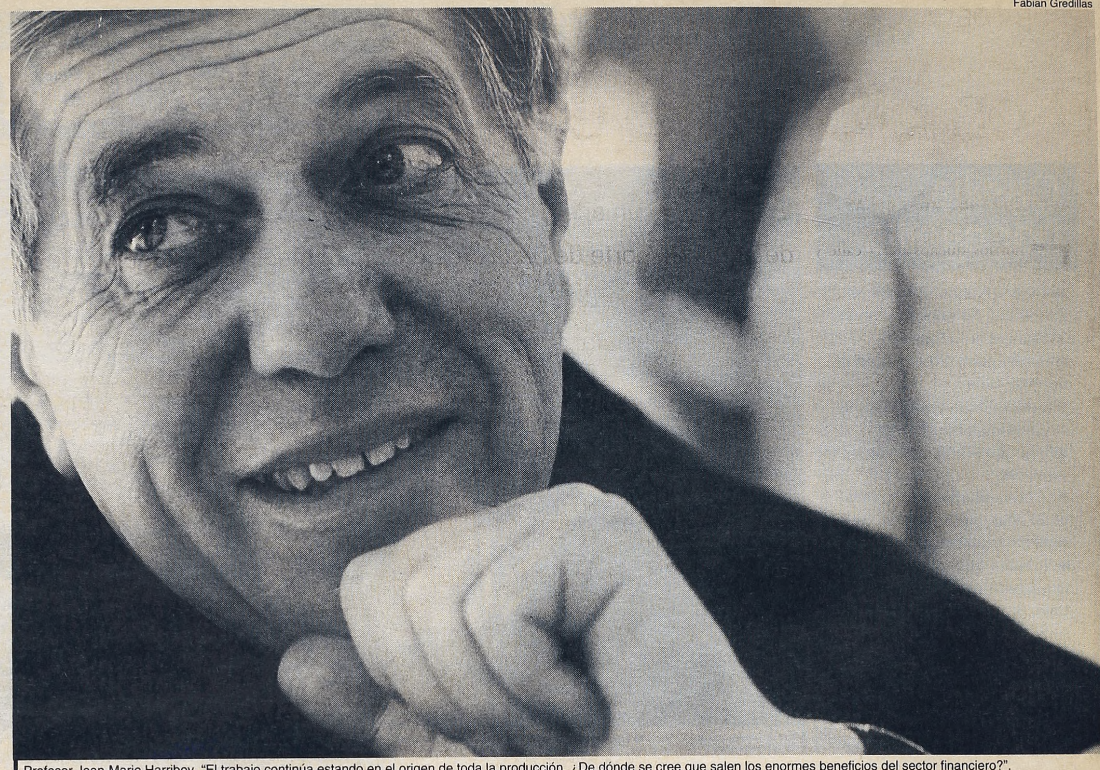
"Todo depende de cuál sea el plan de obras", advertían los desconfiados empresarios, temerosos de que esa variable desbaratase el negocio: con tarifa fija y regulada, el monto de las inversiones resultaba decisivo. Pero esa desconfianza se cruzó con el rechazo de su secretario de Obras Públicas, en quien recayó la responsabilidad de diseñar un modelo de peaje para el futuro. "Licitar por tiempo es un sistema que ya fracasó en todos los lugares del mundo en que fue aplicado", sentenció, sin vueltas, Máximo Fioravanti. C

■ "El aumento del desempleo y de la pobreza en los últimos veinte años, con excepción de los Estados Unidos, se debe a que todas las ganancias derivadas del aumento de la productividad han sido apropiadas por el sector financiero."

■ "Las tasas de ganancia empresaria en los últimos diez años se han más que recuperado, ayudadas por las políticas neoliberales y por una innegable derrota del pensamiento crítico."

■ "Todo ello ha contribuido a sostener la falacia de que el pleno empleo había acabado, de que sonó la hora del fin del trabajo y de que lo único que queda por hacer es aliviar la situación de los más pobres y excluidos."

Fabian Gredillas



Profesor Jean-Marie Harribey. "El trabajo continúa estando en el origen de toda la producción. ¿De dónde se cree que salen los enormes beneficios del sector financiero?".

MITO Y FALACIA DE LA TEORIA DEL FIN DEL TRABAJO

"El pleno empleo es posible"

POR MARCELO MATELLANES

El sector financiero se apropió del excedente generado por el aumento de la productividad de los trabajadores, dice Jean-Marie Harribey. Afirma que es un "error, trampa y falacia" sostener el fin del trabajo.

Gracias al auspicio del programa PIETTE del Conicet y del Ceil, visitó recientemente Buenos Aires el profesor Jean-Marie Harribey, de la Universidad de Bordeaux, especialista en economía laboral. Voz disonante, argumentos sólidos, sumamente inquieto por la ecología y casi de acuerdo con nadie en materia de paliativos al desempleo. Casi un predicador en el desierto.

"El aumento del desempleo y de la pobreza en los últimos veinte años en la totalidad de los países, con excepción de los Estados Unidos, se debe a que todas las ganancias derivadas del aumento de la productividad han sido apropiadas por el sector financiero. Las tasas de ganancia empresaria en los últimos diez años se han más que recuperado, ayudadas por las políticas neoliberales y por una innegable derrota del pensamiento crítico. Todo ello ha contribuido a sostener la falacia de que el pleno empleo había acabado, de que sonó la hora del fin del trabajo y de que lo único que queda por hacer es aliviar la situación de los más pobres y excluidos."

Sus investigaciones parecen demostrar que el trabajo asalariado ha crecido en los últimos años a la par del fenomenal aumento del desempleo. ¿Cómo da cuenta de esta paradoja?

–El trabajo asalariado se expande continuamente en las dos últimas décadas, lo cual está lejos de ser anormal ya que el trabajo asalariado está en la base del sistema capitalista y éste se ha expandido planetariamente. Lo paradójico, o más bien político, reside en el hecho de que esas creaciones de empleo han sido insuficientes para evitar el aumento de la desocupación ya que los aumentos de productividad no han ido ni a aumentos salariales ni a un mayor empleo, ambas cosas que hubieran alimentado el crecimiento. Esas ganancias han sido desviadas hacia los sectores especulativos.

> **Crecimiento:** "Los aumentos de productividad no han ido ni a salarios ni a un mayor empleo, las dos cosas que hubieran alimentado el crecimiento."

¿Puede darnos una idea de magnitud de esos fenómenos?

–En términos de horas de trabajo asalariado para el caso de las tres grandes zonas comerciales, en los últimos quince años se ha evidenciado un aumento de más del 30 por ciento. Son cifras realmente considerables a la luz de quienes sostienen el fin del trabajo.

Otra idea políticamente riesgosa y que habilita la degradación salarial y laboral es la idea que se viene instalando respecto de que el trabajo ya no es "productivo".

–Ese es el segundo gran error del pensamiento acrítico. Basados en el hecho de que el trabajo manual retrocede frente al conjunto del trabajo, no pocos se han lanzado a decir que la enorme riqueza producida en este mundo ya no necesita del trabajo. Error, trampa y falacia. El trabajo continúa estando en el origen de toda la producción. ¿De dónde se cree que salen los enormes beneficios del sector financiero?

¿Qué opina de los paliativos al desempleo del tipo ingreso mínimo de inserción y ello más allá de la imperatividad que pueden tener dada la situación actual?

–Por ejemplo André Gorz, que se oponía a estos ingresos universales, ha cambiado de opinión en los últimos tres años. Alain Lipietz también está a favor de estas medidas. Personalmente disiento con ellos en la medida en que la institucionalización de estos paliativos consagraría el abandono de la búsqueda del pleno empleo. Ello implicaría la sanción de dos status de ciudadanía según se tenga o no acceso a un trabajo. Esto es socialmente inaceptable. ▣

ENFOQUE

CRECIMIENTO Y PARTICIPACION

"Se necesita reactivar el mercado interno"



POR LIC. MARIO SANTOCONO
Secretario General de la CGE (Confederación General Económica)

Si bien los postulados del Grupo Productivo son, en general, correctos, los intereses de las empresas de servicios privatizadas, los grandes holdings extranjeros y las tradicionales empresas nacionales extranjerizadas, que todavía militan en ese entramado empresarial, no permiten afianzar el intento de liderazgo para instalar un programa de reactivación del mercado interno.

Un conjunto de dirigentes de esta fuerza, provenientes de distintas organizaciones sociales, impulsa un espacio para el encuentro de aquellos que tengan vocación de sumar para recuperar la articulación de una política pyme que genere un verdadero impacto en el empleo y la pobreza.

Los tiempos políticos, en general, no coinciden con los económicos y, de no actuar con celeridad, la Alianza puede llegar a deteriorar el apoyo que la sociedad le ha otorgado.

Para ello bregamos por:

■ Tener una Aduana que proteja al trabajo nacional del contrabando y de la subfacturación, así como del ingreso de mercaderías subvencionadas en otros países.
■ Resguardar la producción nacional y el trabajo a través de medidas de políticas comerciales, arancel compensatorio temporal y políticas paraarancelarias, tributarias y financieras.
■ Desarrollar una política exportadora de bienes con valor agregado nacional.
■ Facilitar el acceso al crédito con tasas y plazos internacionales.
■ Desarrollar una política fiscal orientada a beneficiar la producción con:
–Eliminación del impuesto al endeudamiento (resulta ridículo que Economía pida que las empresas tomen créditos cuando existe un impuesto que grava los intereses en un 15 por ciento).
–Luchar contra la evasión fiscal y previsional.
–Reformular la estructura fiscal con impuestos progresivos sobre las rentas, eliminando los impuestos regresivos sobre el consumo.
■ Establecer una verdadera economía de mercado erradicando las prácticas monopólicas y oligopólicas, que antes sufríamos de manos del Estado y ahora sufrimos de manos de las empresas privatizadas.
■ Fortalecer las instituciones empresariales mediante una ley específica que redefina el rol de las cámaras y federaciones para lograr la fuerza política que dé sustento, a través del tiempo, a un programa de crecimiento con participación. ▣

SUBA DEL GASOIL, TRANSPORTE ILEGAL Y MENOS PASAJEROS

Los bondis en pie de guerra

Crisis colectivos

- Los colectiveros tiene un rosario de reclamos.
- Se quejan por el incremento en el precio del gasoil y el transporte ilegal.
- Se lamentan por la caída en la cantidad de pasajeros y por los juicios por accidentes en la vía pública.
- Y protestan por las exigencias para renovar el material rodante.
- La cantidad de pasajeros en el Area Metropolitana descendió un 35 por ciento, fundamentalmente, debido a la mejora en los servicios de trenes y subtes.
- También por el aumento del transporte ilegal.

POR FERNANDO KRAKOWIAK

En medio de un acelerado proceso de concentración, las compañías de autotransporte de pasajeros reclaman medidas del gobierno para frenar la caída de su rentabilidad. Los colectiveros piden el fin del subsidio estatal a los concesionarios de trenes y subtes.

Jorge Larrosa



La crisis fue aprovechada por las compañías más sólidas para ampliar la cantidad de líneas propias.

Eran los dueños de la calle y ahora piden compasión desde carteles ubicados en sus laterales exteriores. "Sin subsidios ni desgravaciones ni aumento de tarifas, el transporte público desaparece", dice una de las leyendas que portan los colectivos. El incremento en el precio del gasoil, el transporte ilegal, la caída en la cantidad de pasajeros, los juicios por accidentes en la vía pública que acumulan por la quiebra de aseguradoras y las exigencias para renovar el material rodante han llevado al sector a una situación difícil. Juan Carlos Arias, presidente de la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros (Fatap) afirmó a **Cash** que "el nivel económico de las empresas hace que sea insostenible la prestación del servicio".

Según datos suministrados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, la cantidad de pasajeros en el Area Metropolitana descendió un 35 por ciento entre 1990 y 1999 (de 2102 a 1401 millones), fundamentalmente, debido a la mejora en los servicios de trenes y subtes y al aumento del transporte ilegal. A su vez, muchas empresas tuvieron que afrontar sentencias en su contra debido al cierre de la Cooperativa de Seguros Belgrano, situación que llevó al anterior gobierno a firmar el decreto 260/97, prorrogado este año, que declaró en estado de emergencia al sector y permitió pagar los resarcimientos a las víctimas en 60 cuotas mensuales.

Esos factores sumados a los cada vez más exigentes requisitos mínimos para poder circular (renovación de unidades obligatoria cada diez años, cobro de pasajes automáticos y requerimiento de vehículos de piso bajo valuados un 50 por ciento más caros que los anteriores) forzaron a muchos de los pequeños y medianos empresarios a declarar la quiebra o vender sus empresas.

La situación fue aprovechada por las compañías de transporte más sólidas para ampliar la cantidad de líneas propias. Así fue como crecieron Transporte Automotor Plaza, Doscientos Ocho Transportistas Asociados (DOTA) y la Unión Transportistas de Empresas.

> **Transporte:** Los pasajeros en el Area Metropolitana bajaron de 2102 a 1401 millones entre 1990 y 1999 por trenes, subtes y el transporte ilegal.

Plaza, presidida por Nicola Cirigliano, comenzó con las líneas 61 y 62 y luego fue creciendo vertiginosamente. En 1993 compró las empresas 141 y 143 y luego sumó las líneas 36, 140, 142, 133, 104, 124 y 114, todas fácilmente identificables por su color rojo. A su vez, monopoliza el autotransporte público en el Municipio de la Costa y se sumó al negocio de los trenes participando en las concesiones de Metrovías y de TBA. Las principales líneas que integran la Fatap también participan en la concesión de los ferrocarriles. Tienen participación en Metropolitano, que nuclea al San Martín, Belgrano y Roca.

Otra de las sociedades que ha venido creciendo de manera impresionante es DOTA. Roberto Domínguez y José Faija, cabezas visibles del grupo, comenzaron con la línea 28 y en los últimos años sumaron las 44, 101, 91 y 56. Tienen el control de Transportes Río Grande (líneas 5 y 23), Lope de Vega (135) y Larrazábal (117). Se asociaron con Nuevos Rumbos en la empresa NUDO (6, 50 y 107) y tienen participación mayoritaria en las líneas 76, 111, 127 y 87. La flota se completa con la 193 y la 86 donde controlan un porcentaje menor de la empresa D.U.V.I. (DOTA, U.T.E. del Oeste, Vecinal de La Matanza e Ideal San Justo). Si se tomaran como parámetros los vínculos familiares el número crecería aún más pues la empresa Tomás Guido, propietaria de las líneas 9, 25 y 84, pertenece a Adolfo Domínguez, sobrino de Roberto.

El último de los grupos importantes es la U.T.E. del Oeste, una sociedad de siete empresas con cabeceras en Capital y Gran Buenos Aires que se conformó transitoriamente para comprar insumos en forma conjunta y luego comenzó a crecer con la adquisición de las líneas 46, 97, 123, 501, 327 e invirtiendo en la 86 y la 193.

Resulta llamativo que la concentración se haya producido en un sector donde las mismas empresas que han ido comprando líneas afirman tener rentabilidad negativa. Héctor Tilve, presidente de la Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros (CEAP), señaló a **Cash** que "el déficit para una empresa de cien coches es de 30 mil pesos por mes". Según afirmó, el aumento del 60 por ciento en el precio del gasoil y la aplicación del impuesto a la ganancia presunta profundizaron aún más la crisis poniendo un freno en el proceso de concentración, ya que quienes realizaron las grandes inversiones "se están endeudando para poder sostener los servicios".

> **Emergencia:** Tuvieron sentencias en contra debido al cierre de Seguros Belgrano, situación que llevó al anterior gobierno a declarar en emergencia al sector.

El sueño del subsidio propio

Pese a ser una de las principales reivindicaciones, el aumento de tarifas no es la alternativa que prefieran las empresas de autotransporte, por lo menos mientras las combis y remises ilegales sigan esquivando el débil control que ejerce la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Así lo reconoció Juan Carlos Arias, presidente de la Fatap, al afirmar que "los ilegales ruegan que aumente el boleto para quitarnos pasajeros". El objetivo de los colectiveros es obtener un subsidio como el que tienen los ferrocarriles con la promesa de bajar el precio del boleto a 25 centavos. Sin embargo, en la Secretaría de Transporte afirman que la posibilidad de subsidiar es nula. Por el contrario, la política llevada adelante por el secretario Jorge Kogan apunta a eliminar la ventaja comparativa del tren subiendo el precio del boleto y retirándole el subsidio.

EN LA PARADA

Indicadores del sector en el Area Metropolitana

	1990	1999
CANTIDAD DE EMPRESAS	123	108
CANTIDAD DE LÍNEAS	144	140
VEHÍCULOS EN SERVICIO	9.803	9.859
ANTIGÜEDAD DEL PARQUE (AÑOS PROMEDIO)	6,5	4,4
KM. RECORRIDOS POR VEHÍCULO	82.658	76.795
TOTAL PASAJEROS (MILLONES)	2.102	1.401
PASAJEROS POR COCHE	18,32	13,08
PASAJEROS POR KM.	2,59	1,85

Fuente: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Finanzas
el buen inversor

EL 76,3 POR CIENTO DE LOS PLAZOS FIJOS ESTA EN DOLARES

Evitar un dolor de cabeza

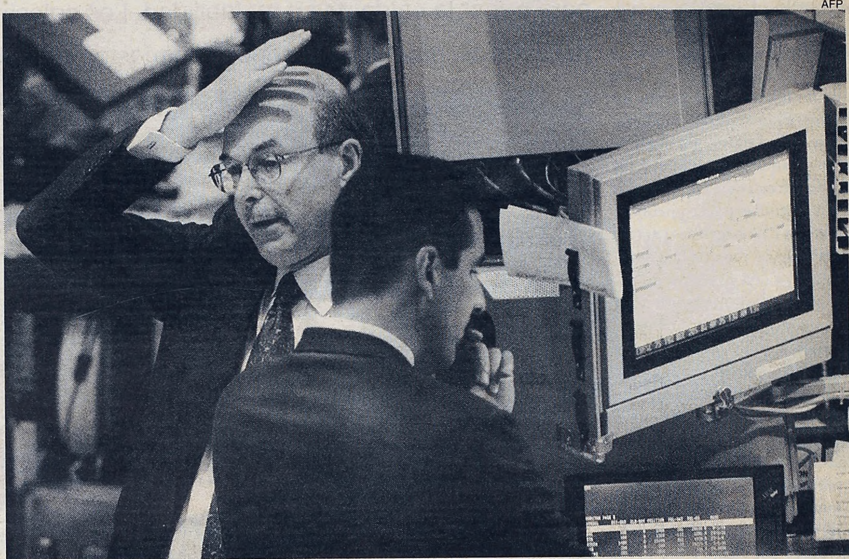
POR CLAUDIO ZLOTNIK

Desde la crisis del Tequila, la dolarización de las colocaciones a plazo ha crecido aceleradamente. Los pequeños y medianos ahorristas se refugian en la trinchera verde. Las AFJP depositan en pesos.

A pesar de que la Argentina ha mantenido vigente el mismo modelo económico en más de nueve años, el ahorrista continúa desconfiando del peso al momento de ir a un banco para hacer un depósito. En 1994, las colocaciones en pesos igualaban a las nominadas en dólares. Pero a partir de entonces se produjo un brusco cambio en esa tendencia. Los depósitos dolarizados empezaron a crecer aceleradamente. En la actualidad, los plazos en moneda extranjera triplican a los de pesos.

No es casual que la dolarización haya empezado a fines de 1994. En aquel momento, el efecto Tequila hizo estragos en el sistema financiero (se fugaron 8000 millones, el 20 por ciento de las colocaciones totales), y

> **Moneda:** En la actualidad, los plazos en moneda extranjera alcanzan al 76,3 por ciento del total (41.750 millones contra 13.000 millones de pesos).


AFP
El pequeño y mediano ahorrista privilegia el refugio en la trinchera del dólar ante el miedo de una eventual devaluación.

hubo un traslado masivo de depósitos en pesos a dólares ante el temor de una devaluación. En apenas dos meses, entre enero y febrero del '95, los depósitos en dólares treparon del 50 al 55 por ciento del total. Fue la primera gran escalada del dominio verde en el sistema financiero.

Pero en los últimos cinco años, el proceso continuó a ritmo creciente debido a las sucesivas crisis internacionales. Después del Tequila vinieron los temblores en el sudeste asiático, en Rusia y en Brasil. Cada una de esas crisis provocaron alteraciones en el sistema financiero. A diferencia de la crisis mexicana, en esas tormentas no hubo fugas importantes de depósitos. Pero las huellas se marcaron en las preferencias de los inversores al momento de ahorrar: dólares.

■ Antes del Tequila, los depósitos en pesos y dólares estaban igualados.

■ Hace un año y medio, justo antes de la devaluación de la moneda brasileña, los depósitos en plazo fijo en dólares ya representaban el 71 por ciento del total de las colocaciones a plazo (34.300 millones de dólares contra 13.589 millones de pesos).

■ En la actualidad, los plazos en moneda extranjera alcanzan al 76,3 por ciento del total (41.750 millones contra 13.000 millones de pesos).

■ En el período diciembre 1998-junio 2000, los depósitos a plazo subieron 14,3 por ciento (de 47.900 a 54.750 millones). Pero mientras las colocaciones en dólares crecieron en 7450 millones (21,7 por ciento), los depósitos en pesos bajaron en 590 millones (-4,3 por ciento).

■ Ese favoritismo por el ahorro verde adquiere todavía mayor dimensión al observar que las AFJP tienen 2715 millones en plazos en pesos y otros 600 millones a través de fondos comunes. Es decir, las administradoras representan la cuarta parte de las colocaciones en moneda doméstica aprovechando la tasa de interés más alta. Resulta evidente, entonces, que el pequeño y mediano ahorrista privilegia el refugio de la trinchera del dólar ante el miedo de una eventual devaluación. C

■ El fondo de inversión estadounidense Hicks, Muse, Tate & Furst (HMT&F) junto al banco de inversión Merrill Lynch y la cadena hotelera Accor se asociaron al portal de Internet **Despegar.com**, creada por empresarios argentinos, con un aporte de 10,5 millones de dólares. El sitio se especializa en la venta de pasajes aéreos, paquetes turísticos, reservas de hoteles y alquiler de automóviles.

■ El grupo BBVA, al que pertenece el Banco Francés, destinará 14 millones de pesos a la renovación tecnológica del Sanatorio Santa Isabel. El aporte se efectuará a través de **Adeslas**, la empresa de salud del grupo español. La modernización estará completada hacia setiembre de 2001.

■ **BGH**, empresa de productos electrodomésticos, añadirá a sus negocios el sector informático. Para ello, adquirió el 8,2 por ciento de la sociedad IT Partners Limited, fabricante de computadoras personales.

ACCIONES

	PRECIO (en pesos)		VARIACION (en porcentaje)		
	Viernes 23/06	Viernes 30/06	Semanal	Mensual	Anual
ACINDAR	0,800	0,725	-9,4	-11,6	-54,7
ASTRA	2,550	2,580	1,2	-1,2	21,1
BANCO RIO	6,920	7,250	4,8	10,2	17,2
BANSUD	1,630	1,530	-6,1	5,5	-34,3
CEI CITICORP	3,680	4,000	8,7	9,0	9,6
COMERCIAL DEL PLATA	0,145	0,123	-15,2	-29,7	-57,1
SIDERAR	2,650	2,750	3,8	7,0	-32,4
SIDERCA	2,060	2,300	11,7	23,7	9,5
BANCO FRANCES	7,000	7,350	5,0	14,0	-4,0
BANCO GALICIA	3,790	3,750	-1,1	0,5	-24,6
INDUPA	0,701	0,735	4,9	10,5	-14,5
IRSA	2,400	2,300	3,6	-6,5	-29,0
MOLINOS	1,780	1,900	6,7	11,1	-22,8
PC HOLDINGS	1,680	1,830	8,9	15,8	0,0
RENAULT	0,685	0,669	-2,3	4,5	-39,2
TELEFONICA	3,130	3,250	3,8	-1,5	5,9
TELECOM	5,080	5,552	9,3	11,7	-18,4
T. DE GAS DEL SUR	1,700	1,800	5,9	16,1	-0,7
INDICE MERVAL	476,030	496,900	4,4	7,0	-9,7
INDICE GENERAL	19.342,290	19.570,480	1,2	3,4	-7,8

Fuente: Instituto Argentino de Mercado de Capitales.

TASAS

	VIERNES 23/06		VIERNES 30/06	
	en $	en u$s	en $	en u$s
	% anual		% anual	
PLAZO FIJO A 30 DIAS	7,4	6,4	7,4	6,5
PLAZO FIJO A 60 DIAS	9,1	6,8	9,7	7,2
CAJA DE AHORRO	2,9	2,8	2,8	2,8
CALL MONEY	7,0	6,5	7,2	6,7

Nota: Todos los valores son promedios de mercado y para los plazos fijos se toma la tasa que reciben los pequeños y medianos ahorristas.
Fuente: Banco Central.

ME JUEGO

LILIANA FERREIRO directora de Macro Valores Sociedad de Bolsa

Incertidumbre.
La percepción de los inversores es que la Argentina no es un país muy confiable para invertir. A pesar de que el Gobierno anunció un ajuste en el gasto, los financistas siguen sin creer. Y en los hechos esa visión se percibe en el riesgo-país, que ha aumentado a lo largo del último trimestre. Creo que este panorama persistirá hasta que se vean claros indicios de que la economía se recupera. Recién en ese momento se notará un mejoramiento de los bonos argentinos y una baja en las tasas de interés.

Tasa internacional.
La decisión de la Reserva Federal (banca central estadounidense) de mantener la tasa de corto plazo es, sin dudas, una buena noticia para la Argentina, que depende del ingreso de capitales para motorizar la economía. Pero no hay demasiados motivos para festejar. La economía estadounidense sigue muy fuerte –se nota especialmente en el mercado de trabajo– y el precio del petróleo continúa en valores máximos. Creo que persiste el riesgo a un rebrote inflacionario y que, por lo tanto, la FED tendrá que volver a subir la tasa en su próxima reunión del 22 de agosto.

Dudas.
Por ahora, los inversores internacionales prefieren mantenerse al margen del mercado local, y observan con preocupación algunos ruidos políticos internos. Desconfían de la marcha de la economía. En este sentido, Brasil aparece como más atractivo: en la actualidad, un bono de largo plazo brasileño rinde lo mismo que uno similar argentino. A principios de año, era notoria la ventaja a favor de la Argentina. Pero la diferencia es que los brasileños están mostrando orden fiscal y crecimiento, y la Argentina no.

Recomendación.
Es una excelente oportunidad para que el pequeño inversor compre títulos de deuda. No hay ninguna posibilidad de que el Estado no cumpla sus obligaciones. Los rendimientos son sumamente atractivos. El Bocon Proveedor, por ejemplo, que vence dentro de dos años, rinde un 17 por ciento anual. El Bocon Previsional, entre 15 y 16 por ciento.

INFLACION


(EN PORCENTAJE)

JUNIO 1999	0,0
JULIO	0,2
AGOSTO	-0,4
SEPTIEMBRE	-0,2
OCTUBRE	0,0
NOVIEMBRE	-0,3
DICIEMBRE	-0,1
ENERO 2000	0,8
FEBRERO	0,0
MARZO	-0,5
ABRIL	-0,1
MAYO	-0,4
ULTIMOS 12 MESES:	-1,0

DEPOSITOS

SALDOS AL 27/06 –EN MILLONES–

	EN $	EN U$S
CUENTA CORRIENTE	11.852	773
CAJA DE AHORRO	7.753	5.618
PLAZO FIJO	13.011	41.818
TOTAL $ + U$S	80.825	

Fuente: Banco Central.

RESERVAS

SALDOS AL 28/06 –EN MILLONES–

	EN U$S
ORO Y DIVISAS	26.070
TITULOS	1.513
TOTAL RESERVAS BCRA	27.583

INTERNACIONALES

CODIGO DE ETICA PARA MULTINACIONALES

La pureza de las intenciones



Madeleine Albright.

POR ALFREDO GRIECO Y BAVIO

Dos declaraciones de principios, en dos capitales europeas, despertaron el martes pasado las sospechas y la animadversión de dos países diferentes. En París, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), que reunió a ministros de Economía y Finanzas y otros funcionarios de las 29 naciones más desarrolladas, enunció con solemnidad un decálogo de la moral empresaria. El código de conducta para multinacionales, saludado como una divisoria de aguas por los gobiernos occidentales, reemplaza a uno más tímido y anterior, y por primera vez incorpora los derechos humanos. El ministro británico de comercio, Richard Caborn, proclamó que el nuevo código era "una contribución significativa para un desarrollo sostenido" y "pavimentaba la ruta hacia la supresión del trabajo infantil y la eliminación de malas condiciones de trabajo en el mundo globalizado".

A México le tocó el lugar del escepticismo. Según alegó, poner la firma nacional bajo el documento iba a significar una provocación, por los elevados estándares a que aquél aspiraba. Una provocación que en definitiva desalentaría "el flujo" de la inversión extranjera en general y la norteamericana en especial. Finalmente, se llegó a un texto de compromiso. Los cambios pedidos pueden parecer un ejercicio semántico, explicó la canciller mexicana Rosario Green, pero fueron significativos y necesarios. Caborn afirmó que los reclamos se debían a la presión que los inversores habían ejercido sobre México, y las organizaciones no gubernamentales lamentaron por su parte que el texto hubiera resultado diluido.

Por debajo de las declaraciones de la canciller mexicana asomaba un reparo que los países clasificados como mercados emergentes, generalmente caracterizados por una desigualdad interna en los ingresos y las regiones, formulan frente a las exigencias, que encuentran principistas y poco realistas, nacidas de países y sociedades más prósperas. En suma, fue por los mismos motivos que el canciller francés Hubert Vedrine se negó a firmar el martes la Declaración de Varsovia, documento final de un "club" de países democráticos (incluida Argentina) constituido con los buenos oficios de la secretaria de Estado norteamericana Madeleine Albright. Nadie, sugirió Vedrine, tiene la fórmula mágica para "transformar a Rusia en una gran Finlandia o a China en una enorme Corea del Sur". No conviene ser tan autocongratulatorios, fue su conclusión. Incluso las democracias occidentales pueden mejorarse, añadió, y son el resultado de una evolución, no de las mejores intenciones asentadas en un documento. C

TITULOS PUBLICOS	PRECIO Viernes 23/06	PRECIO Viernes 30/06	VARIACION (en porcentaje) Semanal	Mensual	Anual
BOCON I EN PESOS	134,300	133,500	-0,6	1,6	7,0
BOCON I EN DOLARES	131,800	132,000	0,2	1,1	5,5
BOCON II EN PESOS	112,300	112,750	0,4	2,9	6,5
BOCON II EN DOLARES	129,200	128,900	-0,2	1,2	4,8
BONOS GLOBALES EN DOLARES					
SERIE 2017	93,000	94,700	1,8	4,2	-3,8
SERIE 2027	80,000	80,800	1,0	2,9	-8,4
BRADY EN DOLARES					
DESCUENTO	81,500	81,500	0,0	-3,0	3,2
PAR	65,875	66,500	0,9	-0,4	0,8
FRB	91,000	91,500	0,5	0,2	0,6

Los precios son por la lámina al 100 por ciento de su valor sin descontar las amortizaciones y rentas devengadas.

Fuente: Instituto Argentino de Mercado de Capitales.

EL CAMPO NO QUIERE CAMBIAR DE SOCIO EN LA INTEGRACION

"El Mercosur es mejor que el ALCA"

En el sector agroalimentario coinciden en que no es una buena idea para Argentina negociar fuera del Mercosur el acercamiento al ALCA. Las exportaciones a Brasil aumentaron 13 por ciento en el primer cuatrimestre.

Daniel Jayo



Enrique Crotto, titular de la SRA. "Tenemos que fortalecer el Mercosur."

POR ALDO GARZÓN

Abandonar el Mercosur para correr a los brazos del ALCA y del *amigo americano* es una idea que no le cae bien a la mayoría de los actores del complejo agroalimentario. "El peor error estratégico que podría cometer la Argentina es jugarse ahora por el ALCA y optar por la dolarización", dice Mercedes Marcó del Pont, de la Fundación de Investigaciones para el Desarrollo (FIDE). "Si estamos zafando en algo –agrega– es justamente por las exportaciones al Mercosur, que en el primer cuatrimestre aumentaron casi un 13 por ciento."

El ALCA –Area de Libre Comercio de las Américas– es un proyecto que todavía no cuenta con la aprobación del Congreso estadounidense. Y hablar del NAFTA, que integran Estados Unidos, Canadá y México, es como hablar del ALCA, que es su extensión lógica, desde Alaska hasta Tierra del Fuego. El del Norte es un mercado difícil, donde ahora mismo los aceites argentinos, por ejemplo, tienen una barrera arancelaria del 22 por ciento.

El Mercosur, en cambio, con todos sus inconvenientes, fue la base para el gran salto operado en los últimos años en las exportaciones lácteas. Brasil, por otra parte, importa 5 millones de toneladas anuales de trigo argentino, casi todo el saldo exportable de ese cereal. "Lo primero que tenemos que hacer es fortalecer el Mercosur y recién después negociar, en bloque, la integración en el ALCA", propone Enrique Crotto, titular de la Sociedad Rural.

En el mismo sentido opina el consultor agropecuario Alberto de las Carreras, para quien, previo a cualquier extensión del mercado continental, hay que "preparar un escenario sudamericano", representado básicamente por el Mercosur y la Comunidad Andina. El mismo Mercosur, piensa, puede ir ampliando su radio de acción mediante acuerdos particulares con otros países de la región, sin necesidad de agregar nuevos miembros. "Porque está claro que Chile no va a entrar al Mercosur, ya que tiene un arancel promedio del 8 por ciento y en dos años más lo bajará al 6", aclaró.

Salto: El Mercosur, con todos sus inconvenientes y problemas, fue la base para el gran salto operado en los últimos años en las exportaciones lácteas.

Angel Perversi, ex presidente de Molinos, coincide también en que la Argentina no puede negociar sola su ingreso al ALCA, pero pone el acento en la necesidad de ponerse a trabajar en materias fundamentales como obtener información fidedigna sobre los mercados a los que se quiere llegar, bajar el costo argentino y mejorar la productividad. "De otro modo, siempre vamos a perder 25 a 0", afirmó.

La competitividad de los productos exportables, precisamente, es algo que sigue generando dudas. Según De las Carreras, no ha sido por ella que han mejorado últimamente las exportaciones, sino por un contexto internacional favorable, caracterizado por el crecimiento de Brasil y la Unión Europea, el mantenimiento de las condiciones económicas de los Estados Unidos y la salida de la recesión en Japón y otros países asiáticos.

Si el ALCA queda, todavía, demasiado lejos, ¿qué hay acerca de eso de *avanzar* hacia atrás, hacia la Argentina de principios de siglo? "No podemos regresar a un país pastoril, sino profundizar la reducción de aranceles, que es otra cosa", señaló De las Carreras. Crotto tampoco quiere la liquidación de la industria, actualmente costeada por el campo, pero dice que más le convendría al país "producir alimentos en vez de camiones, que son los más caros del mundo". C



■ El titular de Agricultura, Antonio Berhongaray, acordó con su colega de la provincia de Buenos Aires, Haroldo Lebed, aplicar un millón de pesos de la secretaría para reparar los **daños** causados por recientes fenómenos meteorológicos en seis partidos bonaerenses.

■ "Y eso que se lo dije a Fernando de la Rúa." El presidente de la Sociedad Rural, Enrique Crotto, mostró su disgusto por una decisión de la Secretaría de Industria, por la cual se prorroga por seis meses el gravamen del 5 por ciento para la exportación de **cueros** sin curtir, resistido por los frigoríficos.

E-CASH de lectores

¿DE LA RUA O MOYANO?

"En apenas dos días los mercados mundiales de capital mueven tanto dinero como el que todas las economías del mundo manejan en un año", nos informa (en su reciente libro *El futuro del capitalismo*) un catedrático del MIT, Lester Thurow, poco sospechoso de complicidades con la Escuela de Chicago. Indiferentes a la contundencia de estas cifras, un amplio abanico cuya cabeza política visible es hoy Hugo Moyano, vuelve a plantear en Argentina medidas de tipo keynesiano. Interesante polémica, ésta, entre quienes llegaron al poder político nacional prometiendo que otro país era posible para pasar enseguida a explicar por qué no lo era y quienes proponen, con un optimismo a decir poco injustificable, unas medidas económicas que ni siquiera los gobiernos socialdemócratas nacionales de una Europa económicamente unificada desde hace cincuenta años, con moneda común, parlamento continental, alta productividad e infraestructura ultramoderna se atreven a aplicar por temor a desatar la furia de los mercados. Interesante debate o, mejor dicho, aburrida reiteración de típicos que atrasan medio siglo entre quienes proponen una ética sin eficacia y los partidarios de una eficacia sin ética. La experiencia de 1981 del gobierno socialista de Mitterrand, en Francia, dejó definitivamente en claro que la aplicación a escala nacional de medidas de corte keynesiano provoca, en un mercado supranacionalizado, déficit de la balanza comercial, inflación y huida de capitales; y que termina perjudicando gravemente a los mismos que intenta defender: los trabajadores asalariados. Insatisfechos con la prueba o ignorantes de la experiencia europea, los economistas alfonsinistas insistieron, ocho años después, con la misma receta, con resultados por todos conocidos. A Mitterand siguieron Reagan y Thatcher. A Alfonsín, un tal Menem. A todos ellos, la falsa opción entre De la Rúa y Moyano.

Fernando A. Iglesias / fernandoi@ciudad.com.ar

Para opinar, enviar por carta a Belgrano 671, Capital, por fax al 4334-2330 o por e-mail a economía@pagina12.com.ar, no más de 25 líneas (1750 caracteres) para su publicación.

BUENA MONEDA — POR ALFREDO ZAIAT

Dibujar una sonrisa

El diccionario ideológico de la lengua española Julio Casares, de la Real Academia Española, tiene varias acepciones a la palabra humor. Aquí van algunas:

1. Cualquiera de los líquidos del cuerpo del animal.
2. Temple, disposición del ánimo.
3. Jovialidad.
4. Buena disposición en que uno se halla para hacer una cosa.

Alguna de estas opciones puede elegir Fernando de la Rúa, que está obsesionado con el humor social y reclama a sus ministros que transmitan "buena onda". José Luis Machinea cumplió el recado como buen alumno al terminar su discurso ante 1500 banqueros reunidos la última semana por ABA diciendo que "no veo razones para el pesimismo". No es cuestión de ser aguafiesta pero algunos indicadores económicos y sociales no permiten esbozar ni una sonrisa. Lamentablemente, las intenciones del Gobierno para alegrar la vida de la gente –el aumento de impuestos y la reducción salarial– no tuvieron el resultado esperado.

Hasta ahora esas medidas fueron los dos grandes gestos que dio el Gobierno a la sociedad o, en todo caso, fueron los que pegaron más fuerte en el ánimo colectivo. Y esas iniciativas no sólo profundizaron el malhumor que venía de arrastre de la administración de Carlos Menem, sino que además afectaron la cuota de esperanza de cambio depositado en todo nuevo Gobierno.

Si bien es cierto que el equipo económico buscó que el impacto del paquete impositivo recaiga sobre los niveles salariales medios y altos, y que la poda de sueldos no incluyera a los trabajadores de menores ingresos, Machinea & Cía. no tomaron en cuenta que esos ajustes lo estaban aplicando en un escenario de recesión. Entonces, un ajuste de esas características en una economía con varios trimestres cayendo, con elevada desocupación y extendida pobreza fue recibido con alarma incluso por quienes no fueron alcanzados por más impuestos y menos salarios. El saldo fue que el consumo no repuntó, no se dispararon inversiones, no se generaron nuevos empleos y, por lo tanto, se profundizó el malhumor social. Y no hay señales que pueda modificarlo. Lo que se necesitan son señales, medidas, políticas concretas de que la Alianza hará otras cosas más que el ajuste de las cuentas públicas que, vale la pena recordar, no ha tocado los nichos de privilegio de la década menemista (el sector financiero y las privatizadas).

Image Bank

De la Rúa y Machinea, además, no deberían caer en un optimismo que ni el más ingenuo puede contagiarse. Reclamar una mejor onda porque, por ejemplo, se registró un crecimiento del 0,9 por ciento del Producto en el primer trimestre resulta un abuso de confianza. Que haya sido el primer trimestre de aumento desde 1998, como se preocupó en difundir uno de los más estrechos colaboradores del ministro, se debe a que Economía corrigió las cifras del cuarto trimestre del '99 de un positivo 0,1 a un negativo 0,3. No será cuestión que dentro de unos meses cambie también el signo de ese trimestre tan festejado ahora en el Gobierno.

Más bien los datos que se están conociendo sobre la evolución del nivel de actividad son para preocuparse más que para alegrarse. De acuerdo al análisis realizado por Abel Viglione, especialista de Fiel, la industria sufrió una fuerte desaceleración en los últimos tres meses, mostrando caídas consecutivas del índice desestacionalizado (aísla variables que distorsiona la comparación) respecto del período anterior. Y que el máximo nivel de actividad alcanzado en ese lapso de recuperación (febrero) no logró superar el pico anterior (junio de 1998). ¿Existe el peligro de caer nuevamente en recesión? Por favor, ¡a cambiar el humor!

Des economías

POR JULIO NUDLER

A la Argentina le están haciendo pagar 3000 millones de dólares anuales como castigo porque en los años de Galtieri, Bignone y Alfonsín no pagó religiosamente su deuda con los acreedores externos. Las grandes agencias calificadoras estadounidenses, Moody's y S&P, se fijan básicamente en esa inconducta –el maldito default– para mantener al país en la categoría sub investment grade, que en concreto le sube en unos 3 puntos (3 por ciento anual) la tasa de interés.

La mencionada conclusión sobre la razón última de la mala nota argentina pertenece a Francisco Luzón, director general del Banco Santander Central Hispano, dueños en la Argentina del Banco Río. El simplemente aplicó un modelo desarrollado en 1996 por los economistas Cantor y Packer para descubrir cuáles son las variables decisivas en la nota que recibe cada país por parte de las calificadoras.

Según el estudio que Luzón presentó en la reciente convención de la Asociación de Bancos de la Argentina, ABA (nótese que no se llama más Asociación de Bancos Argentinos, Adeba, por la sencilla razón de que bancos argentinos casi no quedan), "la historia no se puede borrar". Dicho de otro modo, el horrendo pecado de no haber honrado siempre y absolutamente la deuda externa, no importa si legítima o fraudulenta, cometido está. Lo que ahora cuenta es ver cómo se puede alcanzar el anhelado "grado de inversión", del que sí gozan por acá Uruguay y Chile.

Para el filoso Luzón (por favor pronunciar la zeta), si la Argentina sigue con su tendencia de los últimos siete años, lograría la apetecida nota en el 2015 (siempre que para ese momento las agencias no hayan aumentado sus exigencias). Si no quisiera esperar tanto, el país debería hacer cuanto antes tres cosas: 1) Elevar a 10.000 dólares anuales su actual ingreso por habitante de 7700. 2) Situar su cociente deuda externa/exportaciones por debajo del 300 por ciento, frente al actual 517 por ciento. 3) Crecer a un ritmo promedio del 4,5 por ciento, frente al 3,6 de los últimos cuatro años. ¿Habéis entendido? Pues, ¡hala!



POR M. FERNANDEZ LOPEZ

Mirá cómo caen

Así como en medicina se acotan por descarte las posibles causas de un mal, en economía muchos problemas se clarifican eliminando causas espurias. El desempleo, por ejemplo. Si el desempleo dependiera de la voluntad de quien necesita trabajar, el problema sencillamente no existiría. En nuestro sistema económico, quien carece de empleo no puede acceder al mercado, y es un muerto civil, a menos que robe o estafe (un camino que muchos eligen). Los puestos de trabajo son creados ***por las empresas***. Y con ello hacen un gran bien a toda la sociedad. Pero las empresas mismas no tienen por razón de ser hacer el bien a los demás, sino ***ganar dinero***, del color que sea, es decir, vendiendo dentro del país o fuera de él. Pero, de igual modo que no se puede obligar a una empresa a tomar un empleado más, en una economía de mercado no se puede obligar a los eventuales compradores a adquirir los productos que produce dicha empresa. En una economía cerrada, quienes compran a las empresas son las familias, que adquieren bienes de consumo, las empresas mismas, que adquieren equipos y materiales a otras empresas, y el gobierno, que adquiere productos y servicios. ¿De qué dependen sus compras? Las de las familias, de los salarios que perciben. Las de las empresas, de sus expectativas de ventas futuras. Las del gobierno, de su modelo de política económica. En una economía abierta, entre el gasto extranjero y el ingreso nacional se interpone el tipo de cambio: un dólar, al tipo de cambio un-peso-un-dólar, compra una unidad de un bien que vale un peso; al tipo de cambio dos-pesos-un-dólar el mismo dólar compraría dos unidades de un bien que vale un peso; e inversamente a un tipo de cambio, por ejemplo, un-peso-dos-dólares. Y la pregunta del millón de empleos: ¿qué pasa con el gasto de las familias después de un impuestazo, o un recorte salarial?, ¿qué pasa con el gasto de las empresas si las perspectivas a futuro son pesimistas?, ¿qué pasa con el gasto del gobierno si persigue a todo trance el equilibrio fiscal?, ¿qué pasa con el gasto extranjero si el poder de compra del dólar es bajo en términos de productos nacionales? Si contestó "cae" a cada pregunta está en camino de entender por qué el desempleo es inevitable. Ni Mandrake impediría que las empresas ajusten su nivel de producción a un menor gasto global. Y lo que primero bajan son aquellos insumos adquiridos en el mercado: materiales y mano de obra.

La Generación del 18

Cuánto dura una generación? Petty hablaba de 21 años; los fisiócratas, de 30, igual que Ortega y Gasset, quien construyó una dinámica de la historia a partir de la superposición de generaciones. ¿Acaso la verdad está en el punto medio, esto es, veinticinco? La cifra se aplica al lapso comprendido entre 1918 y 1943 en el cual, y en diversas disciplinas, la Argentina creó ciencia original a partir de investigación propia. El período se acota entre hechos destacables: en 1918 Gondra publica su traducción del libro de Pantaleoni, dicta con Hugo Broggi el primer curso de economía matemática, ingresa Prebisch a la Facultad de Ciencias Económicas, Alejandro E. Bunge obtiene un índice de precios minoristas y Teodoro Sánchez de Bustamante escribe sus ***Investigaciones de economía matemática***. Veinticinco años después, en 1943, muere Bunge, declina la salud de Gondra y Prebisch es destituido en el Banco Central. Merecen recordarse algunos logros relevantes: de 1918 a 1943 no dejaron de aparecer la ***Revista de Economía Argentina*** y la ***Revista de Ciencias Económicas***; en 1919 Bunge crea su coeficiente de corrección monetaria, publicado en Washington a instancia de Irving Fisher. En 1923 Broggi expone su crítica al método de Walras de demostrar la existencia de equilibrio general, publicado en junio de 1924 en ***Giornale degli Economisti***, que siembra una semilla que fructificará en 1932-34 en los estudios de Neisser, Zeuthen, Stackelberg y Wald. En 1926 aparece la traducción de Barone por Nirenstein y Prebisch. En 1926-27 Ludovico Cavandoli, de Paraná, escribe un tratado de economía matemática y publica investigaciones sobre la curva de Pareto de distribución del ingreso. Desde 1930 Carlos E. Dieulefait, el "Pearson argentino" despliega en Rosario una amplia labor de docencia e investigación en estadística. En 1932 se crea el impuesto al ingreso personal. En 1933 se diseña el Plan de Acción Económica Nacional, un plan keynesiano para enfrentar el desempleo. En 1938 Raúl Prebisch encara una recesión con técnicas anticíclicas. En 1940 se encara por iniciativa de Prebisch y de Manuel Balboa la medición permanente del ingreso nacional y Alejandro Bunge publica ***Una nueva Argentina***. En el mismo año se arma el llamado "Plan Pinedo", con participación de Prebisch y sus equipos. Y en 1941, la gran hazaña de Barral Souto, su estudio pionero de la programación lineal.